IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 74)
z dnia 23 lutego 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 74)

23 lutego 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (druk nr 933).

W posiedzeniu uczestniczył **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Leszek Korczak** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji „ProKolej" oraz **Mateusz Izydorek vel Zydorek** dyrektor Biura „Klaster Luxtorpeda 2.0".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk**, **Mariusz Przerwa** i **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów, witam pana ministra Andrzeja Bittela wraz ze współpracownikami oraz wszystkich zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu, po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji, i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej. Link z dostępem do wideokonferencji oraz instrukcją użytkowania zostały wcześniej przesłane posłom oraz wszystkim zaproszonym gościom. Wszyscy doskonale wiemy, jak się tym posługiwać.

Proszę osoby, posłów, którzy głosują zdalnie o zalogowanie się do systemu. Panie i panowie posłowie, którzy są na sali obrad, głosują za pośrednictwem urządzenia do głosowania.

Proszę sekretariat Komisji o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Sprawdzimy kworum. Proszę państwa o naciśnięcie dowolnego przycisku, a sekretariat, jak będziemy gotowi, o wyświetlenie wyniku głosowania. Informuję, że zagłosowało 28 posłów. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, druk nr 933. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Informuję, że marszałek Sejmu skierowała w dniu 16 lutego 2021 r. rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym do Komisji Infrastruktury, do pierwszego czytania. Proponuję przystąpić do pierwszego czytania. Przypominam, iż pierwsze czytanie obejmuje uzasadnienie projektu, dyskusję, ewentualne pytania. Proszę pana ministra o uzasadnienie projektu ustawy.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, treścią projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym jest implementacja dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej i dyrektywy, też tych dwóch instytucji, w sprawie bezpieczeństwa kolei, czyli wdrożenie

filaru technicznego czwartego pakietu kolejowego. Po wdrożonym w roku 2020 filarze rynkowym czwartego pakietu kolejowego jest to ostatni kluczowy element wdrożenia prawa unijnego w zakresie branży kolejowej. Tym samym Rzeczpospolita Polska wypełni obowiązek harmonizacji prawa polskiego w ramach Wspólnoty.

Od początku w pracę nad wdrożeniem zaangażowane były podmioty działające na tym rynku. Powołane zostały cztery grupy robocze przygotowujące odpowiednie części projektu, w których uczestniczyli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Urzędu Transportu Kolejowego, Instytutu Kolejnictwa, przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, a także strony społecznej. Warto, trzeba, to mój obowiązek, ale też przyjemność, podziękować wszystkim tym, którzy w tych grupach pracowali, którzy przyczynili się do powstania tego dobrego projektu ustawy. Mam nadzieję, że tak oceni go również Wysoka Komisja.

Po zakończeniu prac grup roboczych, na podstawie wyników tych prac, opracowany został projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i został zainicjowany formalny proces legislacyjny. Należy podkreślić, że ten projekt jest czysto unijny, to znaczy nie ma tutaj żadnych przepisów dotyczących krajowych elementów regulacyjnych. Są wyłącznie przepisy czysto unijne. Jeśli Wysoka Komisja pozwoli, to krótko omówię najważniejsze rozwiązania objęte tym projektem.

Po pierwsze, implementowane przepisy spowodują, że zmieni się w naszym kraju procedura homologacji pojazdów kolejowych. Zamiast dotychczasowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego wydawanego przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu będzie wydawane przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej. Oprócz agencji zezwolenie na wprowadzanie pojazdu kolejowego do obrotu będzie mógł wydać również prezes Urzędu Transportu Kolejowego, ale tylko w przypadku, gdy obszar użytkowania pojazdu będzie ograniczony wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zatem zezwolenie ważne na więcej niż jedno państwo członkowskie Unii Europejskiej będzie mogła wydawać wyłącznie Agencja Kolejowa Unii Europejskiej.

Ta agencja będzie działała w tzw. formule one stop shop, czyli punktu kompleksowej obsługi. Oznacza to, że uczestnicy rynku kolejowego będą mieli możliwość składania wniosków przez platformę informatyczną, a ich obsługa będzie w pełni zdalna. Dotyczyć to będzie m.in. wprowadzenia pojazdu kolejowego do obrotu czy jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Przekazywanie dokumentów do agencji będzie następowało w formule elektronicznej, co wyeliminuje składanie korespondencji papierowej, sama zaś procedura ma nie zakłócać osiągnięcia celu w postaci wydawania zgody. Z punktu kompleksowej obsługi będą również korzystać wnioskodawcy ubiegający się o dokumenty wydawane przez prezesa UTK. Jeśli ten system zadziała, to usprawni proces procedowania wniosków i powinno to być dobrze odebrane przez podmioty działające na rynku kolejowym oczekujące na rozstrzygnięcia związane z dopuszczeniem ich podsystemów do funkcjonowania.

Drugi ważny segment to wprowadzenie tzw. preautoryzacji systemu ERTMS jako elementu ważnego dla spójności systemowej na kolei. Mamy wielu producentów elementów, dostarczających elementy stanowiące o możliwości działania ERTMS i w takich przypadkach zdarzało się, że urządzenia te, pomiędzy państwami członkowskimi, czasami nawet w tym samym państwie, instalowane w ramach różnych przetargów i kontraktów nie wykazywały zakładanej kompatybilności, co rodziło problemy w trakcie eksploatacji tych systemów. Te problemy objawiały się zakłóceniem przejazdu pociągu z terytorium jednego państwa na terytorium drugiego. Sytuacja ta powodowała na poziomie technicznym, że nie można było mówić o pełnej interoperacyjności, a z punktu widzenia pasażera pociąg mógł, jak to mówią kolejarze, doznawać opóźnienia.

W ramach procesu preautoryzacji ERTMS wnioskodawca będzie obowiązany wykazać, że kontroluje ponad 170 szczegółowych zagadnień technicznych odnoszących się do części przytorowej podsystemu, które były przyczyną zidentyfikowanych problemów w innych projektach wdrażanych w Unii Europejskiej. Proces ten będzie wspomagany przez krajową władzę bezpieczeństwa, czyli prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Rozwiązanie to ma na celu podwyższenie jakości funkcjonowania systemu ERTMS na terenie Unii Europejskiej. Przy każdym zaproszeniu do składania ofert związanych z urządzeniami

przytorowymi ERTMS Agencja Kolejowa sprawdzi, czy przewidziane rozwiązania techniczne są w pełni zgodne z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności.

Jeśli chodzi o dokumenty dotyczące bezpieczeństwa systemu kolei, to w miejsce dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych w dwóch częściach, A i B, przez krajowe organy do spraw bezpieczeństwa, wprowadzono jednolity certyfikat wydawany przez Agencję Kolejową, w przypadku obszaru działalności przewoźnika w kilku krajach członkowskich lub prezesa UTK, gdy taką wolę wyrazi wnioskodawca, z tym że dotyczy to tylko działalności w Polsce.

Powyższe zmiany sprawią, że znacząco się zmieni rola prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jeśli chodzi o wydawanie zezwoleń technicznych. Prezes UTK będzie odpowiedzialny za dopuszczenie do eksploatacji niektórych urządzeń stałych. Ponadto, o czym już wspominałem wcześniej, będzie mógł, zamiast agencji, wydawać jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, ale tylko w przypadku, gdy obszar działalności przewoźnika lub użytkowania pojazdu będzie ograniczony do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Rolą prezesa UTK będzie również badanie zgodności z siecią oraz krajowymi przepisami technicznymi w procesie wydawania przez agencję zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Ponadto, zgodnie z nowymi przepisami, przewoźnicy kolejowi będą mieli obowiązek zapewnienia pomocy rodzinom ofiar śmiertelnych wypadków oraz osobom ciężko rannym i ich rodzinom. Zgodnie z nowym rozwiązaniem to przewoźnik będzie udzielał poszkodowanym informacji dotyczących procedur dochodzenia roszczeń w ramach przepisów unijnych. Jednocześnie na własny koszt przewoźnik kolejowy będzie musiał zapewnić wsparcie psychologiczne poszkodowanym. Jednocześnie zmienione zostały szczegółowe wymagania dotyczące systemów zarządzania bezpieczeństwem tworzonych przez przewoźników i zarządców infrastruktury.

W ramach procesu wdrożenia warto wspomnieć, że termin wdrożenia owych dyrektyw minął 31 października 2020 r., ale jak sami państwo widzicie, choćby po obszerności materiałów, to bardzo skomplikowana materia. Kilka państw oprócz Polski nie wdrożyło całości w tym terminie. My formalnie notyfikowaliśmy implementację czwartego pakietu kolejowego w wydłużonym terminie. Przypominam, że też wdrożyliśmy część rynkową, o czym mówiłem wcześniej, wdrożyliśmy tzw. mały czwarty pakiet kolejowy (część techniczna, dotyczący jednostek notyfikowanych i jednostek wyznaczonych) i teraz mamy przed sobą ten ostatni element w procesie ustawowym, który dzisiaj będziemy, za co dziękuję, omawiali.

Warto też wspomnieć, że projekt ustawy uzyskał pozytywną, wiążącą opinię Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego i mam nadzieję, że dzisiaj sprawnie przebiegnie debata nad tym projektem. Dziękuję bardzo za możliwość wystąpienia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję. Czy jest ktoś chętny do zabrania głosu? Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, te przepisy w zakresie interoperacyjności i te, które procedujemy dziś i te, które już wdrażaliśmy wcześniej dotyczące interoperacyjności na rynku, mogą choć nie muszą zwiększyć znaczenie naszych przewoźników kolejowych. To, że rosną kompetencje prezesa UTK, to, że przy okazji zmieniamy też regulacje w zakresie badań wypadków kolejowych, też warto odnotować.

Pytanie: Jak pan minister w tej chwili ocenia zdolności naszych przewoźników do konkurencji na jednolitym europejskim rynku? Czy na przestrzeni kilku ostatnich lat odnotowaliśmy w tym zakresie jakąś istotną zmianę? Bo to nie jest sztuka dla sztuki. Chcemy, żeby polska kolej, także polscy przewoźnicy podbijali zewnętrzne rynki. Czy w ślad za tymi regulacjami następuje proces, który wart byłby odnotowania? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeszcze pan ekspert Adrian Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, trzy rzeczy, bardzo krótko, o charakterze ogólnym, dlatego że jesteśmy przed rozpatrywaniem poszczególnych punktów. Po pierwsze, rzeczywiście jesteśmy po terminie, jeżeli idzie o wdrażanie tych dyrektyw, które wchodzą w skład części technicznej czwartego pakietu kolejowego. Termin minął w czerwcu 2020 r., pandemia przedłużyła go do końca października, jest po terminie, ale na szczęście nie jest to jakieś dramatyczne wydłużenie.

Po drugie, chciałem podziękować w imieniu przedsiębiorców Biznes Forum, ponieważ, mówiłem to na poprzednim posiedzeniu Komisji, kiedy mówiliśmy i o maszynistach, i o czwartym pakiecie właśnie, zdecydowana większość tych kluczowych poprawek została przyjęta i ta nowelizacja, można powiedzieć, została wygładzona, wyczyszczona z rzeczy wątpliwych. Tylko nadmienię, pan minister powiedział, że ona ma charakter czysto unijny, no właśnie… Nie wiem więc, która ręka pisała projekt, bo znalazł się tam chociażby taki zapis, który wykreślał dobre rozwiązanie dopiero co przyjęte, w czerwcu ubiegłego roku, przez parlament, mianowicie rozwiązanie, które usprawniało budowę linii tramwajowych, które nie są położone w pasie drogowym. Z tego, nie wiedzieć czemu, projekt zrezygnował, ale jak powiedziałem, na szczęście to zostało wyrzucone.

I rzecz trzecia – to jest postulat, pytanie, które ja obiecałem zadać w imieniu przedsiębiorców, dlatego że jeżeli dzisiaj przyjmiemy, a oczywiście przyjmiemy tę nowelizację, to ustawa o transporcie kolejowym… Robi się z tego już taki potworek, miszmasz, groch z kapustą. Tam jest wszystko. Od jakiegoś czasu pojawiają się postulaty, ostatnio także szef Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad powiedział, że zamiast 13 „specustaw" inwestycyjnych, które my mamy, dobrze może byłoby wprowadzić jedną ustawę o realizacji inwestycji, więc pytanie dla waszego takiego komfortu czytania, znajdowania się w tej ustawie: Czy resort przewiduje nową ustawę o inwestycjach, a także podział tego aktu obecnego, ustawy o transporcie kolejowym, osobno na kwestie związane z przewozami, osobno na kwestie związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością? Ta jak mówię, ten akt, który teraz już jest, a który zaraz zostanie zbogacony o to, co z dyrektyw tutaj wdrażamy, staje się coraz trudniejszy do ogarnięcia, do czytania i stosowania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo za pytania w części ogólnej. Odpowiadając na pytanie pana przewodniczącego Grabarczyka, to oczywiście temu ma służyć wdrożenie przepisów, które spowodują, że uzyskiwanie dopuszczenia będzie zunifikowane. Dzięki temu nie będzie takich sytuacji, mam nadzieję, że nie będzie sytuacji, w których ktoś pracuje na przepisach unijnych o interoperacyjności, a wchodzą mu z boku dodatkowe wymagania krajowe, tak? Znamy takie przypadki i to wiemy. Mam nadzieję, że ta sytuacja zostanie już w ten sposób wyregulowana, co oczywiście ułatwi działanie naszym producentom, którzy funkcjonują na rynku polskim, ale też przecież i na rynku zagranicznym, bo większość taboru, który przynajmniej jest przeznaczony czy zamysł jego użytkowania jest nie tylko w Polsce, ale poza granicami Polski. To on przechodzi procesy związane z dopuszczeniem do ruchu w innych państwach. Takie przedsięwzięcia realizują producenci na rzecz przewoźnika PKP Intercity i na rzecz przewoźników w transporcie towarowym, co może nawet jest szerszym zbiorem, bo tych firm działających na rynku, nie tylko polskim, jest więcej.

Jeśli chodzi o pytanie pana prezesa Adriana Furgalskiego, bo pytanie znajduję w trzeciej części, w trzecim zagadnieniu, to my oczywiście myślimy o tym, żeby prawo kolejowe, tę nasza kolejową konstytucję uporządkować. Nie będę podawał żadnego terminu, bo to byłoby nazbyt ryzykowne. Oczywiście w pierwszej kolejności chcieliśmy dokonać wszystkich możliwych implementacji. Zakładamy teraz, że przez jakiś czas, mam nadzieję dłuższy niż krótszy, nie będzie dodatkowych regulacji europejskich. To da nam taki oddech i pozwoli na to, żeby po wdrożeniu jeszcze rozporządzeń niezbędnych do tej ustawy oraz załatwieniu kilku tematów legislacyjnych, o których już Wysoka Komisja również wie, że się toczą, żeby nasi specjaliści z zakresu prawa kolejowego, prawa szerszego, legislacji

się nie nudzili w ministerstwie, co jest oczywiście żartem, bo oni nie mają prawa się nudzić, przystąpimy do tego, aby tę sferę porządkować. Jaki będzie podział – jeszcze nie chciałbym na dziś przesądzać, bo to w dyskusji z całą pewnością będzie omówione i to pewnie szerzej, nie tylko wewnątrz ministerstwa, ale szerzej, żebyśmy też mieli pewne porozumienie co do zakresu podziałów. Rzeczywiście ustawę po tylu latach może warto byłoby przepatrzyć i uporządkować, ale też warto zwrócić uwagę, że jest na przykład postulat branży, który mówi: mamy jeszcze kilka tematów krajowych, które byśmy chcieli pilnie wprowadzić. Teraz jest pytanie, czy najpierw to wprowadzić i dokonywać zmiany, czy uporządkowania ustawy o transporcie kolejowym, czy odwrotnie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Nie widzę więcej głosów, zamykam dyskusję, stwierdzam zakończenie pierwszego czytania. Przypominam, że zgodnie z art. 95d ust. 1 poprawkę do projektu ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej może zgłosić grupa co najmniej 3 posłów w formie pisemnej.

Przystępujemy do rozpatrzenia projektu ustawy. Jednocześnie, jeśli nie usłyszę sprzeciwu, upoważniamy Biuro Legislacyjne do dokonywania oczywistych korekt.

Czy są uwagi do tytułu projektu ustawy? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany pierwszej w art. 1? Nie widzę.

Czy do zmiany drugiej? Nie widzę.

Czy do zmiany trzeciej? Nie widzę.

Czy do zmiany czwartej? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Poza tymi zmianami, do których wprowadzenia zostaliśmy upoważnieni przez Wysoką Komisję, w zmianie czwartej chcielibyśmy zauważyć jeszcze pewną niekonsekwencję wnioskodawców. Mianowicie, zmiana polega na zastąpieniu jednych wyrazów innymi i pytanie do wnioskodawców, czy tutaj nie widzą potrzeby dokonania takiej zmiany również w nieuwzględnionym w tej wyliczance art. 25cba ust. 3? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, zmiana czwarta art. 1.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Mam tutaj bardzo dobrych suflerów w tej sprawie, którzy już zapoznawali się z niektórymi uwagami Biura Legislacyjnego. Tak, też dostrzegamy taką konieczność.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czyli Biuro Legislacyjne dokona odpowiedniej korekty.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak jest.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy do zmiany piątej są uwagi? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Uwaga dotycząca lit. d) i uchylenia pkt 6e. Przypomnę, że nadal jesteśmy w słowniku ustawowym. Tu również pytanie o konsekwencje. Czy stosownych zmian, przy czym tutaj już z góry chcielibyśmy uprzedzić, że nie byłyby to zmiany stricte legislacyjne i nie mieściłyby się w ramach upoważnienia, które otrzymaliśmy, czy takich zmian nie trzeba dokonać w art. 23a ust. 1 pkt 1 lit. b) i c)?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, po dyskusji też dostrzegamy konieczność wprowadzenia takiej poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Rozumiem. Czy pani przewodnicząca Milczanowska wraz z dwoma innymi posłami taką poprawkę składa?

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Tak, z panią poseł Paluch i z panią poseł Wojtyszek.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Mam pytanie do Biura Legislacyjnego. Czy musimy, jeśli nie będzie sprzeciwu, przegłosować tę poprawkę, czy możemy ją przyjąć przez aklamację?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Nie trzeba głosować.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia tej poprawki? Nie widzę, w związku z czym przyjmujemy tę poprawkę. Jeszcze Biuro Legislacyjne do zmiany piątej.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tak, zmiana ta jest dość obszerna. Do lit. g) – tutaj zmiana definicji typu pojazdu i również w naszej ocenie niekonsekwentnie dokonano takich zmian. Pytanie do wnioskodawców o art. 19 ust. 1 pkt 1, ust. 2 pkt 1, art. 22b ust. 2 i art. 22f ust. 13.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. My proponujemy pozostawić bez zmian ze względu na to, że jest to nazwa własna.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeszcze Biuro Legislacyjne do zmiany piątej, tak?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tak, do lit. n), gdzie zmienia się definicja interoperacyjności. Tu również, ja już nie będę wymieniał szeregu tych artykułów, w których w naszej ocenie należałoby się zastanowić nad zmianą, ale przykładowo to jest art. 4, 13, 22f i kolejne artykuły, jak art. 25 z oznaczeniami literowymi. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tu jest uzasadnienie jak punkt wcześniej. Zostawmy to tak jak jest.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy są jeszcze jakieś uwagi do zmiany piątej? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Legislacyjna dokładność każe nam jeszcze zapytać o zmianę dotyczącą pkt 36 – dopuszczenie do eksploatacji, również w kontekście konsekwencji legislacyjnych i lit. x) – to jest pytanie, czy tutaj również, w związku z uchyleniem pkt 36b ze słowniczka, dokonano odpowiednich nowelizacji przepisów ustawy matki? Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

To jest konsekwencja art. 22f. W związku z tym chcielibyśmy, aby zostało tak jak jest.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy jeszcze do zmiany piątej Biuro Legislacyjne ma uwagi? Nie ma.

Czy do zmiany szóstej są uwagi? Nie ma.

Czy do zmiany siódmej? Nie widzę.

Czy do zmiany ósmej? Nie widzę.

Czy do zmiany dziewiątej? Nie widzę.

Czy do zmiany 10? Nie widzę.

Czy do zmiany 11? Nie widzę.
Czy do zmiany 12? Nie widzę.
Czy do zmiany 13? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Do zmiany 13, panie przewodniczący, do art. 16 ust. 3. W tym ustępie mamy sformułowanie „uwzględniając maksymalne stawki opłat określone w ust. 2”. Wydaje nam się, że to jest zbędne sformułowanie, ponieważ to i tak musi być brane pod uwagę, ale mamy pytanie do strony rządowej, czy nie należałoby wykreślić wyrazów „uwzględniając maksymalne stawki opłat określone w ust. 2”? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Przyjmujemy uwagę Biura Legislacyjnego. Prosimy o wykreślenie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie, czyli Biuro Legislacyjne dokona korekty.
Czy do zmiany 14. są uwagi? Nie ma.
Czy do zmiany 15? Nie ma.
Czy do zmiany… Jest uwaga do zmiany 15, tak?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Drobne pytanie do art. 17a ust. 3 pkt 5. Tam na samym końcu jest użyte sformułowanie „systemu kolei”. Czy nie powinno być doprecyzowane, że chodzi o system kolei Unii, tak jak w słowniku?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Bardzo dobre pytanie, ale podpowiedź jest następująca: nie, ze względu na to, że może być to system funkcjonalnie wydzielony i wtedy on nie będzie zawsze unijny, więc w tym miejscu jest to pojęcie odrobinę szersze.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany 16 są uwagi? Nie widzę.
Do zmiany 17? Nie widzę.
Do zmiany 18? Nie ma.
Do zmiany 19? Nie ma.
Do zmiany 20? Nie ma.
Do zmiany 21? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Pytanie do strony rządowej do ust. 1. Czy tego ustępu nie należałoby rozszerzyć jeszcze o przedłużenie i aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa, tak jak jest w ust. 3a? Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Proponowałbym pozostawienie bez zmian ze względu na to, że celem przepisu jest określenie podmiotu, któremu jest wydawana autoryzacja, a dalsze czynności z nią związane określają kolejne przepisy w art. 18a, więc naszym zdaniem bez zmian.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany 22. są uwagi? Nie widzę.
Czy do zmiany 23? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dwa pytania do zmiany 23, do art. 18b ust. 3. Tam na samym końcu mamy sformułowanie „w przypadku negatywnej oceny Prezesa UTK”. Kwestia językowa, wyjaśnienie czy czasem nie powinno być, że chodzi o przypadek braku akceptacji oceny prezesa UTK? Chyba nie chodziło o negatywną ocenę samego prezesa? Źle się to czyta i stąd pytanie, czy nie należałoby tego zmienić?
I drugie pytanie, art. 18bb…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Czy ja mogę odpowiedzieć na pierwsze pytanie? Będzie nam łatwiej w tym gąszczu się….

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak, proszę.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

To jest wprost przeniesione z dyrektywy, tak że ja bym nie zmieniał. Nie ulepszałbym dyrektywy w tym zakresie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dobrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Unikamy zmian związanych z ulepszaniem dyrektywy, bo potem się one kończą zwykle pytaniami dotyczącymi prawidłowości wdrożenia.

Legislator Mariusz Przerwa:

Drugie pytanie do art. 18bb, również ust. 3. Tutaj na samym końcu mamy „w przypadku cofnięcia". Czy czasem, patrząc na art. 18a ust. 3b nie trzeba było jeszcze rozszerzyć o ograniczenie tego certyfikatu? Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie, w naszej ocenie nie. Chodzi o inny dokument. Tutaj 18a dotyczy autoryzacji bezpieczeństwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Jeszcze jedna rzecz do art. 18bf ust. 1. Mamy tam, że „Prezes UTK występuje do Agencji o ograniczenie" itd. Wydaje się, że powinno być „występuje z wnioskiem", ponieważ w kolejnych ustępach jest mowa o wniosku i wydaje się, że tutaj trzeba również wskazać na wniosek.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

To jest wystąpienie przez system one stop shop. W związku z tym, po prostu występuje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany 24 są jakieś uwagi? Nie widzę.

Do zmiany 25? Nie widzę.

Do zmiany 26? Nie widzę.

Do zmiany 27? Nie widzę.

Do zmiany 28? Nie widzę.

Do zmiany 29? Do zmiany 30? Proszę bardzo, zmiana 30, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tutaj w kilku miejscach w art. 23a użyto wyraz „pojazdu". W naszej ocenie należy doprecyzować, że chodzi o pojazd kolejowy, tak jak jest w słowniku. To dotyczy chociażby ust. 1 pkt 3 lit. a) czy też ust. 2 pkt 1.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wydaje się to być chyba oczywiste. Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, podzielam pogląd pana przewodniczącego i Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę Biuro Legislacyjne o dokonanie oczywistej zmiany. Czy do zmiany 31 są uwagi? Nie widzę.

Do zmiany 32? Do zmiany 33? Do zmiany 34? Do zmiany 35? Do zmiany 36? Do zmiany 37? Do zmiany 38? Do zmiany 39? Do zmiany 40? Do zmiany 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tu, w projektowanym ust. 3, wnioskodawcy w drugim wersie od końca tego przepisu użyli spójnika „bądź". Proponujemy, aby zastąpić ten spójnik „bądź", który alternatywnie jest używany ze spójnikiem „albo" albo innym spójnikiem, właśnie „albo" ewentualnie „lub", ale to już zostawiam wnioskodawcom, który będzie właściwszy. Czy powinna tu być alternatywa rozłączna czy łączna, z tego względu, że sam spójnik „bądź" może budzić wątpliwości interpretacyjne. Proponujemy „albo" albo „lub".

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. W takim razie poprosimy o „lub".

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, proszę o uzupełnienie o „lub". Czy do zmiany 70 są uwagi? Nie widzę.

Do 71.? Nie widzę.

Do 72.? Nie widzę.

Czy do art. 2 są uwagi? Nie widzę.

Czy do zmiany pierwszej w art. 3? Nie widzę.

Czy do zmiany drugiej?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

To są ustępy, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, bardzo przepraszam. Czy do art. 3 są uwagi? Nie widzę.

Czy do art. 4 są uwagi? Nie widzę.

Czy do art. 5 są uwagi? Czy do art. 6 są uwagi? Do art. 7, do art. 8, do art. 9, do art. 10, do art. 11, art. 12, art. 13, art. 14, art. 15? Dziękuję serdecznie.

Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Został nam jeszcze załącznik do ustawy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Czy są uwagi do załącznika do ustawy? Nie widzę. Na tym rozpatrzyliśmy projekt ustawy.

Czy jest sprzeciw wobec tej ustawy? Czy możemy przyjąć ją bez głosu sprzeciwu?

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Przegłosujmy, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Poproszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za pozytywnym zaopiniowaniem wyżej wymienionej ustawy? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję za głosowanie. Poproszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 31 posłów. Za było 30, nikt nie był przeciw, 1 poseł się wstrzymał. Stwierdzam, że Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy.

Musimy jeszcze dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Czy jest chętny?

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Ja się zgłaszam.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani przewodnicząca Milczanowska. Czy jest sprzeciw wobec tej kandydatury? Nie widzę. W związku z tym pani poseł Milczanowska będzie sprawozdawcą Komisji.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Bardzo dziękuję Wysokiej Komisji i dziękuję za uwagi Biuru Legislacyjnemu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad Komisji. Dziękuję serdecznie.